



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 158]

नई दिल्ली, बुधवार, अक्टूबर 8, 2003/आश्विन 16, 1925

No. 158]

NEW DELHI, WEDNESDAY, OCTOBER 8, 2003/ASVINA 16, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 6 अक्टूबर, 2003

सं. टीएमपी/25/2003-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अन्तर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा टैंकर ट्रेलर के लिए भाड़ा निर्धारण के लिए चेन्नई पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को, संलग्न आदेशानुसार अनुमोदन प्रदान करता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएमपी/25/2003 - सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास

अवेदक

आदेश

(सितम्बर 2003 के 10 वे दिन पारित)

यह प्रकरण टैंकर ट्रेलर के लिए भाड़ा-निर्धारण हेतु चेन्नई पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित कहा है :-

(i) इसने जलयानों से निकलने वाले तेल अपशिष्ट/छलक कर गिरने वाले तेल / तेल की गाढ़ी कीचड़ को इकट्ठा करने हेतु संग्राहक सुविधा के रूप में, मारपोल विनियमों के अनुसार, 4.41 लाख रुपये की लागत से एक टैंकर ट्रेलर खरीदा है।

(ii) इसने फूजी लागत, प्रचालन और अनुरक्षण लागत और उपयोग की जाने वाली पालियों की औसत संख्या के आधार पर आकलित रु. 11000/- प्रति पाली या उसके भाग की एक अलग भाड़ा-दर निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है।

2.2 इस पृष्ठभूमि में, सीएचपीटी ने इस प्राधिकरण से आरम्भ में रु. 11000/- प्रति पाली या उसके भाग की दर अनुमोदित करने का अनुरोध किया था।

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीएचपीटी का प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था।

4. इस प्रकरण में एक संयुक्त सुनवाई 7 अगस्त, 2003 को सीएचपीटी परिसर में रखी गई थी। उस संयुक्त सुनवाई में, सीएचपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे थे।

5. प्रस्ताव की प्रारंभिक छानबीन पर सीएचपीटी से कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। उठाए गए कुछ महत्वपूर्ण प्रश्नों का संक्षिप्त रूप नीचे दिया गया है :-

(i) सीएचपीटी में छलके हुए तेल (स्लोप) के लिए पहले से टैंक होते हुए भी टैंकर ट्रेलर अर्जित करने की आवश्यकता? यदि दोनों के कार्य समान हैं तो अलग-अलग उपकरणों के आधार पर विवेदी दरें कायम रखने के कारण बताए जाएं। इस संबंध में प्राधिकरण ने सीएचपीटी से पहले ही उपकरण की क्षमता परास के आधार पर भाड़ा प्रसार निर्धारित करने की सलाह दी है।

(ii) टैंकर ट्रेलर की उपलब्धता और उपयोगिता मानक (जैसे सरकार ने निर्धारित किए हों, यदि कोई हो) और इसके साथ ही पिछले तीन वर्षों में इसी किस्म के टैंकर ट्रेलरों की उपलब्धता और उपयोगिता मानक (उपलब्ध करवाए जाएं)।

- (iii) प्रचालन और अनुरक्षण लागत के अन्तर्गत सामग्री लागत में विचारित ईंधन, लुब्रीकेंट, भंडार, अतिरिक्त कलपुर्जे इत्यादि की लागत का विस्तृत विवरण / आधार, इसके साथ ही प्रचालन और अनुरक्षण लागत के अन्तर्गत वेतन, पारिश्रमिक के रूप में श्रम की लागत का आधार / विवरण / अनुमानित प्रचालन लागत के औचित्य को सिद्ध करना - यह लागत टैंकर ट्रेलर की पूंजी लागत की 3 गुनी होती है।
- (iv) पर्यवेक्षण प्रमारों और भंडारण प्रमारों को प्रचालन और अनुरक्षण लागत जो सामग्री लागत और श्रम लागत से मिलकर बनी है की प्रतिशतता समझने का कारण। अन्य टैंकर ट्रेलरों के यदि कोई हो वास्तविकों के संदर्भ से अपनाई गई प्रतिशतता का औचित्य सिद्ध करना। इस बात की पुष्टि करना कि नए-नए प्राप्त किए गए टैंकर ट्रेलर के संदर्भ में विचारित लागत बढ़ती हुई है।
- (v) प्रस्ताव में वर्तमान वित्तीय वर्ष में विचारित 20% आरओसीई के बजाय 17.5% की दर से आरओसीओ का संशोधन। अनुमत आरओसीओ संबंध सुविधा की उपयोगिता क्षमता के अधीन होना चाहिए।
6. सीएचपीटी ने पत्तन उपयोगकर्ताओं द्वारा प्रदत्त टिप्पणियों का उत्तर दिया है। सीएचपीटी द्वारा दिए गए बिन्दु संक्षेप में निम्नानुसार हैं :-
- (i) टीएमपी मार्गनिर्देशों के अनुसार आरओसीई को 18.5% की दर से संशोधित कर लिया गया है और संशोधित लागत के आधार पर भाड़ा प्रमार रु. 10664/- के स्थान पर रु. 10631/- आती है। चूंकि पूर्णोक्ति करने के बाद प्रतिपाली प्रमार रु. 11000/- आता है, आरओसीई के 20% की बजाए 18.5% की दर से समीक्षा के कारण भाड़ा प्रमारों में कोई परिवर्तन नहीं है।
- (ii) रु. 11,14,812/- की श्रम लागत सामग्री लागत में गलती से शामिल कर दी गई थी। उसे अब सामग्री लागत से हटा दिया गया है और श्रम लागत में शामिल कर लिया गया है। इस प्रकार, प्रचालन लागत और पर्यवेक्षण लागत में कोई परिवर्तन नहीं है। यदि श्रम लागत को बाहर रखकर सामग्री अवयव को समायोजित कर लिया जाता है तो उच्च सामग्री लागत के बारे में विवाद उचित नहीं है। सामग्री-लागत पूंजी-लागत का केवल 42% ही है और उसमें मुख्य रूप से ईंधन और लुब्रीकेन्ट्स ही शामिल हैं और इसका उपकरण लागत से कोई संबंध नहीं है।
- (iii) टीएमपी मार्ग निर्देशों के अनुसार आरओसीई को संशोधित कर 18.5% कर लिया गया है।
- (iv) पिछले वर्ष सामान्य पाली में प्रचालन के घंटों की वास्तविक संख्या के आधार पर पालियों की संख्या 200 ली गई है और इस प्रकार यह यथार्थपरक है।
7. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, सीईपीएसए के परामर्श से सीएचपीटी ने न्यूनतम समय निर्धारण के साथ प्रति दौर दर विनिर्दिष्ट करने के लिए अपना संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया। संशोधित प्रस्ताव संक्षेप में निम्नानुसार है :-
- (i) पत्तन और स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन ने, उपयोगकर्ताओं द्वारा तेल के गाढ़े अपशिष्ट को लादने के लिए चार घंटे के लिए रु. 8250/- प्रति दौर दर निर्धारित करने पर सहमति व्यक्त की।
- (ii) उन्होंने चार घंटे के निःशुल्क समय से अधिक प्रति घंटा या उसके भाग के लिए रु. 1375/- की दर निर्धारित करने पर भी सहमति व्यक्त की।
- (iii) टैंकर ट्रेलर की क्षमता 8 केएल है जो आदेश में स्पष्ट रूप से दर्शाई जाएगी।
- (iv) जलयान के पास से जगह-जगह सामग्री ले जाने में लगने वाले समय को उपयोगकर्ताओं द्वारा रोका गया समय नहीं माना जाएगा।
8. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएँ इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध हैं। प्राप्त की गई टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सार-अंश प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये विवरण हमारे वेबसाइट www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध हैं।
9. इस प्रकरण पर प्रक्रिया के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-
- (i) सीएचपीटी ने बताया है कि इसने, जलयानों से निकलने वाले तेल अवशिष्ट / छलक बाहर गिरने वाले तेल / तेल के गाढ़े अपशिष्ट को इकट्ठा करने हेतु संग्राहक सुविधा के रूप में, मारपोल विनियमों के अनुसार एक टैंकर ट्रेलर अर्जित किया है। उपयोगकर्ताओं ने कहा है कि यह सुविधा उनके लिए उपयोगी रहेगी। इस संबंध में, सीएचपीटी भविष्य में इस प्रकार की परिसम्पत्तियों का सृजन करने या उनमें निवेश करने के बजाए प्राइवेट पक्षों द्वारा इस प्रकार की सुविधाएँ लाने देने को अनुमत प्रदान हेतु सीईपीएसए के सुझाव पर विचार कर सकती है।
- (ii) हालांकि पत्तन ने आरंभ में प्रति पाली आधार पर भाड़ा प्रमार प्रस्तावित किए थे, बाद में, उसने उपयोगकर्ताओं द्वारा की गई मांग के सम्मान में, प्रति दौर दर पर एक संशोधित फार्मूला प्रस्तुत किया है।
- (iii) जैसाकि पहले उल्लेख किया जा चुका है, सीएचपीटी से लागत पर और प्रस्ताव में से उठने वाले अन्य विवरणों पर अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। सीएचपीटी ने अपेक्षित सूचना नहीं दी है। फिर भी, वह उपयोगकर्ताओं के साथ परस्पर सहमति के आधार पर एक संशोधित फार्मूला लेकर आया है। इसने प्रमार लगाने का आधार न्यूनतम 4 घंटे के निर्धारण के साथ "प्रति पाली" के स्थान पर "प्रति दौर" संशोधित कर दिया है। वास्तव में, संशोधित फार्मूला, पत्तन और सीईपीएसए का संयुक्त प्रस्ताव है। चूंकि दोनों पर परस्पर सहमति हो चुकी है, हमारे द्वारा इस लागत स्थिति की कोई विस्तृत छानबीन नहीं की गई है। परस्पर सहमत दर को प्रदत्त अनुमोदन, सीएचपीटी द्वारा अपनाई गई लागत विधि को आनुवंशिक अनुमोदन नहीं समझ लिया जाना चाहिए।

- (iv) प्रस्तावित प्रति दौरा दर तेल के गाढ़े अपशिष्ट को लादने के लिए चार घंटे के प्रचालन समय के लिए है। तेल के गाढ़े अपशिष्ट को हटाकर डलाव-स्थलों में ले जाने पर लगने वाले समय पर कोई प्रभार नहीं लगेगा। तेल के गाढ़े अपशिष्ट को लादने के लिए जब टैंकर ट्रेलर को 4 घंटों से भी अधिक रोका जाएगा तब अतिरिक्त प्रतिघंटा दर लगाने का प्रस्ताव है।
- (v) विगत में, इस प्राधिकरण ने सीएचपीटी को अलग-अलग उपकरण / फ्लोटिंग क्राफ्ट पर भाड़ा प्रभार निर्धारित न करने की सलाह दी थी। इससे, जब कभी बेड़े में कोई नया उपकरण / फ्लोटिंग क्राफ्ट शामिल किया जाएगा, तब प्रशुल्क ढांचे में अनावश्यक रूप से अस्थिरता आ जाएगी। जितने बड़े आकार का बेड़ा सीएचपीटी में है, उसमें प्रति स्थापन और अभिवृद्धि अक्सर होती रहती है। इसलिए, उपकरण / फ्लोटिंग क्राफ्ट की क्षमता-परास के आधार पर दरें निर्धारित करना ही उपयुक्त होगा जो अगले सामान्य संशोधन तक लागू रहेगा फिर चाहे उप क्षमता परास में कुछ जुड़ता है या घटता / हटता है। यह प्राधिकरण इस स्थिति पर पुनः जोर देती है और सीएचपीटी से मविष्य में यही विधि अपनाने की अपेक्षा करती है।
- (vi) पहले ही लिए गए सामान्य निर्णय के अनुरूप, इस प्रकरण में अनुमोदित दर केवल अधिकतम स्तर होगा।

10. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण चेन्नई फ़्तान न्यास के दरमान में अध्याय-VI विविध प्रभारों में, मापदण्ड-18, क्रम सं. 19 पर निम्नलिखित मद शामिल करने को अनुमोदन प्रदान करता है :-

क्र. सं.	विवरण	भाड़े की उच्चतम दर	भाड़े की अवधि इकाई	न्यूनतम	टिप्पणी
1.	8 केएल क्षमता का टैंकर ट्रेलर	रु. 8250/-	तेल का गाढ़ा अपशिष्ट लादने के लिए प्रति दौरा 4 घंटे लिए जाएंगे। यदि उपयोगकर्ता ट्रेलर को 4 घंटे से अधिक रोकता है तो प्रत्येक घंटे या उसके भाग के लिए रु. 1385/- डिटेन्शन प्रभार लगेगा।		जिस समय ट्रेलर जलयान पर अपने पहुँचने की सूचना देगा उस समय से चार घंटे की अवधि आरम्भ हो जाएगी। तेल के गाढ़े अपशिष्ट को जलयान के पास से डलाव स्थल या भंडारण स्थानों तक लगने वाले समय को उपयोगकर्ता द्वारा अवरोधित समय नहीं माना जाएगा।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2003-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 6th October, 2003

No. TAMP/25/2003-CHPT.— In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Chennai Port Trust for fixation of hire charges for Tanker Trailer as in the Order appended hereto.

SCHEDULE
Case No. TAMP/25/2003-CHPT

The Chennai Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 10th day of September 2003)

This case relates to a proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) for fixation of hire charges for Tanker Trailer.

- 2.1. The CHPT has stated the following in its proposal:
- (i). It has acquired one Tanker Trailer to serve as reception facility for the collection of oil waste / slop / sludge from the ships as per MARPOL regulations at a cost of Rs.4.41 lakhs.
 - (ii). It has proposed to fix a separate hire rate of Rs.11000/- per shift or part thereof arrived at based on the capital cost, operation & maintenance cost and the average number of shifts to be utilised.
- 2.2. In this backdrop, the CHPT initially requested this Authority to approve a rate of Rs.11,000 per shift or part thereof.
3. In accordance with the consultative procedure prescribed, the CHPT proposal was forwarded to concerned user organisations for their comments.
4. A joint hearing in this case was held on 7 August 2003 at the CHPT premises. At the joint hearing, the CHPT and the concerned users have made their submissions.
5. On a preliminary scrutiny of a proposal, the CHPT was requested to furnish additional information/clarification on certain points. Some of the important queries raised are summarised below:
- (i). Need to acquire the Tanker trailer in addition to the slop tanks available at the CHPT. If functions being the same, to state the reasons for maintaining differential rates based on individual equipment. In this connection, the Authority has already advised the CHPT to fix hire charges based on capacity range of equipment.
 - (ii). Availability and utilization norms of the Tanker trailer (as prescribed by the Government, if any) and also, of the similar type of Tanker trailers in the last three years.
 - (iii). Detailed breakup/basis of the cost of fuel, lubricant, stores, spares etc. considered in the material cost under the O&M cost and also, the breakup/basis of cost of labour eg. salary, wages etc. under the O&M cost. To justify the estimated operations cost, which works out to almost 3 times the capital cost of the Tanker trailer.
 - (iv). Reasons for considering supervision charges and storage charges as percentages of O&M cost (comprising of material and labour cost). To justify the percentage adopted with reference to actuals for other Tanker trailers, if any. To confirm that the cost considered is incremental in the context of newly acquired Tanker trailer.

- (v). Revision of ROCE @ 17.5% prescribed for the current financial year instead of 20% considered in the proposal. ROCE allowed should be subject to capacity utilization of the concerned facility.

6. The CHPT has responded to the comments furnished by the port users. The points made by the CHPT are summarised below:

- (i). ROCE has been revised to 18.5% as per TAMP guidelines and based on the revised cost, the hire charges comes to Rs.10631/- instead of Rs.10,664/-. Since after rounding off, the per shift charges comes to 11000/-, there is no change in the proposed hire charge due to revision of the ROCE from 20% to 18.5%.
- (ii). The labour cost of Rs.11,14,812 was wrongly included in the material cost. The same is now removed from the material cost and included in the labour cost. There is, hence, no change in the operations cost and the supervision cost. The contention about the high material cost is not correct if the material component is adjusted after excluding the labour cost. The material cost is only 42% of the capital cost and mainly constitute fuel and lubricants without having relation with the equipment cost.
- (iii). ROCE has been revised to 18.5% as per the TAMP guidelines.
- (iv). Number of shifts has been taken as 200 based on last years actual number of hours of operation during the general shift and hence is a realistic one.

7. As decided at the joint hearing, the CHPT submitted its revised proposal to specify a per trip rate with minimum time stipulation in consultation with the CEPSAA. The revised proposal is summarised below:

- (i). The port and the Steamer Agents' Association unanimously agreed to fix the per trip rate of Rs.8250 for 4 hours time to the users to load the sludge.
- (ii). They also agreed for a rate of Rs.1375/- per hour or part thereof towards detention time over and above the 4 hours free time.
- (iii). The capacity of the Tanker Trailer is 8 KL which shall be clearly indicated in the order.
- (iv). The timing for taking the material from the along side of the ship to places shall not be considered as time detained by the users.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website www.tariffauthority.org.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The CHPT has explained that it has acquired one Tanker Trailer to serve as reception facility for the collection of oil waste, slop and sludge from the ships as per MARPOL Regulations. The users also have stated that the facility will be useful for them. In this regard, the CHPT may consider in future the suggestion made by the CEPSAA about allowing private parties to put up such facilities instead of the port creating / investing in such assets.
- (ii). Though the port initially proposed the hire charges per shift basis, it has subsequently, come up with a revised formulation on "per trip" rate, in deference to the demand made by the users.

- (iii). As has been mentioned earlier, the CHPT was requested to furnish additional information / clarification on the cost and other details arising out of its proposal. The CHPT has not furnished the requisite information. Nevertheless, it has come up with a revised formulation on a mutual agreed basis with the users. It has revised the basis of charging from "per shift" to "per trip" with minimum time stipulation of 4 hours. In fact, the revised formulation is a joint proposal of the port and the CEPsAA. Since the rates are mutually agreed upon, no detailed scrutiny of the cost position is done by us. Approval accorded to the mutually agreed rate should not be taken as an incidental approval to the costing methodology adopted by the CHPT.
- (iv). The per trip rate proposed is for an operation time of 4 hours for loading sludge. Time taken for removal of sludge to dumping sites is not chargeable. Only when the tanker trailer is detained beyond 4 hours for loading sludge, additional hourly rates are proposed to be levied.
- (v). In the past, this Authority had advised the CHPT against prescription of hire charges for individual equipment / floating craft. This will unnecessarily involve destabilisation of the tariff structure frequently whenever a new equipment / floating craft is added to the fleet. Such replacements / additions are frequent occurrences in a large fleet size like the one maintained by the CHPT. It will, therefore, be rational to fix the rates based on the capacity range of equipment / floating craft which will continue to apply till next general revision irrespective of the additions or deletions in that capacity range. This Authority likes to reiterate this position and require the CHPT to adopt this method in future.
- (vi). In line with the general decision already taken, the rate approved in this case will only be the ceiling level.

9. In the result, and for the reason given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the insertion of the following item at Sl. No.19, Scale-18, Chapter-VI – Miscellaneous charges in the Scale of Rates of the Chennai Port Trust:

Sl. No.	Description	Ceiling Rate of hire	Period of hire / unit	Minimum	Remarks
19	Tanker Trailer of 8 KL capacity	Rs.8,250/-	Per trip – 4 hours shall be given to load the sludge. Detention charge of Rs.1,375/- shall be levied per hour or part thereof, if the users detain the trailer beyond four hours.	---	The time of 4 hours shall commence, on reporting of the trailer at the vessel. The timing of taking the sludge from alongside the ship to the dumping ground or storage places shall not be considered as time detained by the user.

A. L. BONGIRWAR, Chairman
[ADVT III/IV/143/2003-Exty.]